



Itinérance aérienne et territorialités singulières en montagne : réflexions géographiques à partir du vol de distance en parapente

Camille Girault



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rga/7693>

DOI : 10.4000/rga.7693

ISSN : 1760-7426

Éditeur :

Association pour la diffusion de la recherche alpine, UGA Éditions/Université Grenoble Alpes

Référence électronique

Camille Girault, « Itinérance aérienne et territorialités singulières en montagne : réflexions géographiques à partir du vol de distance en parapente », *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine* [En ligne], 108-3 | 2020, mis en ligne le 14 janvier 2021, consulté le 29 mars 2021.
URL : <http://journals.openedition.org/rga/7693> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rga.7693>

Ce document a été généré automatiquement le 29 mars 2021.



La Revue de Géographie Alpine est mise à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Itinérance aérienne et territorialités singulières en montagne : réflexions géographiques à partir du vol de distance en parapente

Camille Girault

Introduction

- 1 « - Édith pour Pierre. Je suis à 1500 au-dessus du St Eynard, est-ce que tu penses que je suis assez haut pour filer sur le sommet là-bas ? Le Rachais, le Néron, je ne sais plus...
- Pierre pour Édith. Oui, large, mais vise bien l'arête sud du Néron – une sorte de crête de stégosaure – et va directement chercher l'appui dynamique de la brise. Ce serait dommage de vacher là, surtout sous le vent.
- Ok, merci ! Et ensuite, pour le Vercors, il faut bien passer la ville au-dessus de 1200 en visant les grille-pains ?
- Affirmatif, sinon ton vol sera invalidé. En général on peut partir vers 1800, et avec la tendance nord d'aujourd'hui ça devrait nous aider. »
- 2 Ce genre d'échange radio entre parapentistes (un dialogue imaginé mais réaliste) laisse sans doute dubitatif et perplexe le lecteur qui débute cet article. Il permet d'illustrer brièvement comment la pratique du parapente, à l'instar d'autres activités, se caractérise par des codes et un vocabulaire spécifique, par des usages et des règles précises. En les décryptant, il est possible d'explorer géographiquement cette activité, pour chercher à comprendre les logiques et les motivations de ces usagers de l'air, pour étudier les façons dont ils s'approprient le territoire qu'ils survolent. Dans cet échange, on reconnaît des noms de sommets situés à proximité de Grenoble, des références à des altitudes et la quête d'un cheminement qui n'est pas une ligne droite mais qui dessine plutôt un parcours fait de détours et de seuils altitudinaux. Le parapente est donc une activité qui permet de s'affranchir temporairement du contact au sol, tout en étant en

permanence en lien avec la topographie et les aménagements de l'espace survolé. Un autre paradoxe transparait dans une telle conversation entre parapentistes : si chaque parapentiste pilote son aile, les vols en itinérance s'effectuent souvent à plusieurs, ils se partagent, radio allumée.

- 3 Ainsi, cet article propose plus spécifiquement d'étudier le vol de distance, c'est-à-dire une modalité de la pratique du parapente qui consiste à se déplacer sur plusieurs dizaines voire centaines de kilomètres en utilisant les ascendances thermiques et les systèmes de brises. L'espace aérien fait donc l'objet d'itinérances variées et ambivalentes. Pour le profane, les déplacements en parapente pourraient a priori être directs et sans obstacles, et cet aéronef représente volontiers un symbole de liberté quasi absolue. En réalité, les cheminements aériens en parapente sont à la fois éphémères, sinueux, contingents et incertains, tout en étant en grande partie prévisibles, préparés et réglementés. Le vol libre¹, et en particulier le parapente, apparaît ainsi comme une pratique qui bouleverse le rapport aux territoires. À la fois grégaire et solitaire, récréatif et compétitif, aléatoire et maîtrisé, le « cross »² en parapente présente un ensemble de dimensions ambivalentes et divers paradoxes qui ne sont peut-être pas si spécifiques à cette activité. Par le regard porté sur le vol de distance en parapente, l'ambition est donc plus largement de soulever des questionnements que l'on pourrait retrouver à travers d'autres formes d'itinérances récréatives en montagne.
- 4 La réflexion qui suit repose d'abord sur un ensemble d'observations conduites durant plusieurs années (dans le cadre d'une pratique régulière depuis 2013) et elle se nourrit d'une connaissance fine de la structuration associative et fédérale de l'activité vol libre (en étant secrétaire d'un club de parapente de plus de 200 adhérents depuis 2016, en étant membre d'un comité départemental de vol libre et en étant directement impliqué dans différentes manifestations aériennes). Elle mobilise également l'analyse de traces GPS rassemblées sur le site web de la Fédération Française de Vol Libre (FFVL) et elle s'appuie sur des récits de vol informels et spontanés (non consignés formellement par des entretiens semi-directifs), sur d'autres récits écrits et publiés, voire sur des productions narratives vidéo réalisées par des parapentistes amateurs ou plus avertis. Ces matériaux éclectiques permettent de maximiser et de diversifier les éclairages sur cet objet d'étude singulier ; ils seront présentés au gré de la réflexion. Les analyses qualitatives proposées assument un traitement subjectif, sensible et non-exhaustif des informations recueillies (Guyot, 2008) ; elles sont indéniablement le fruit d'une expérience personnelle construite sur le temps long. Le terrain d'investigation sera principalement celui des Alpes françaises – sans s'y restreindre – pour étayer un discours plus approfondi sur les formes d'itinérance aérienne et leurs spécificités éventuelles. Ainsi, en croisant ces différentes approches et ces multiples matériaux, l'itinérance aérienne révèle ses différentes facettes.
- 5 Une description fine du vol de distance, de ses principes et de ses pratiques permettra d'abord d'appréhender les détours intellectuels et les détours expérientiels spécifiques à cette activité. Dans cette première partie, l'objectif consiste à étudier les rapports singuliers qu'entretiennent les parapentistes à l'espace aérien en mettant au jour différents paradoxes liés à l'itinérance et à ses détours. En effet, le vol de distance en parapente relève directement de l'itinérance récréative entendue comme « une pratique spatiale mobile qui comporte un déplacement selon un itinéraire décidé à l'avance, dont on admet la modification au gré des imprévus et des envies » (Kirschner,

2020). Il nécessite aussi de s'adapter en permanence par des écarts imprévus et des circonvolutions d'échelles variées, en somme par des détours qui correspondent à un « réajustement [permanent] de la posture selon le terrain » (*ibid.*). Dans un deuxième temps, l'enjeu est de soulever différentes logiques – parfois antagonistes – que l'on constate dans cette pratique où les dimensions récréatives s'accompagnent souvent d'aspects compétitifs, où l'invisibilité des contraintes physiques et réglementaires laissent imaginer une liberté totale mais où la gouvernance est pourtant bien présente. Enfin, dans un troisième temps il sera question des territorialités singulières produites par le vol de distance : s'approprier l'espace terrestre depuis le ciel n'est ni commun ni anodin. Les détours aériens sont à cet égard bien souvent initiés par des indices, des configurations et des aménagements terrestres. L'itinérance se poursuit après l'atterrissage : le retour au sol après des vols de distance est d'abord l'occasion de partager son expérience et de rêver d'autres itinérances.

Le vol de distance en parapente : quand l'itinérance en montagne se fait aérienne

- 6 Les formes prises par l'itinérance aérienne en parapente renvoient d'abord aux caractéristiques de cet aéronef souple et peu rapide. Au-delà, l'expérience du vol de distance doit se comprendre par l'engagement corporel du pilote, et l'itinérance ne semble véritablement sanctionnée que par son partage auprès des pairs lors du retour au sol.

Monter pour avancer : prégnance topographique et contingence aérologique pour le parapentiste itinérant

- 7 Sans revenir sur l'histoire du parapente et encore moins sur celle du vol libre (Givois, 2009), ni sur son développement récent depuis les années 1990 et en particulier dans les Alpes (Jorand, Suchet 2017 et 2018), posons simplement les caractéristiques d'un parapente. D'invention récente, cet aéronef à structure souple offre une simplicité de transport et d'usage qui lui confère une grande praticité et maniabilité par rapport à d'autres aéronefs. Les pratiquants jouissent ainsi d'une liberté certaine, aussi bien dans leurs choix des sites d'envol, de lieux d'atterrissage que dans leurs cheminements aériens, souvent au plus près des reliefs. Pour les profanes comme pour bon nombre de parapentistes, cet objet volant se réduit à un agencement judicieux de tissu et de fils qui forme un système pendulaire à l'aide du poids d'un pilote attaché en dessous (photographie 1).
- 8 Au sens strict, un parapente ne vole pas, il plane (Paillet, Pignier, 2011). Objet volant non motorisé, la seule « énergie » dont dispose le parapentiste est sa hauteur par rapport au sol. Ainsi, pour prolonger le vol en planant plus longtemps, la seule solution est de se maintenir dans les airs en utilisant des ascendances thermiques (masse d'air chaud s'élevant dans une masse d'air plus froide) ou dynamiques (courants ascendants créés en fonction des vents et des brises qui remontent sur des reliefs). Comprendre et exploiter ces systèmes aérologiques constitue ainsi le principal moyen pour les parapentistes de voler plus longtemps que les quelques minutes qui, en air calme, suffisent à descendre de plusieurs centaines voire milliers de mètres jusqu'à rejoindre inexorablement le sol. Sans entrer davantage dans les détails de la formation et de

l'exploitation de ces ascendances³, retenons simplement qu'elles sont particulièrement dépendantes des contextes topographiques et des conditions météorologiques à différentes échelles. En résumé et en théorie, les versants est ensoleillés le matin, les versants sud en milieu de journée et les versants ouest ensoleillés l'après-midi sont plus favorables au développement d'ascendances thermiques. Quant aux reliefs qui font obstacle à l'écoulement horizontal des masses d'air, ils induisent des ascendances dynamiques. La figure 1 illustre ces principes fondamentaux qui sont finalement les premières règles du jeu avec lesquelles doit composer tout parapentiste qui aspire au vol de distance.

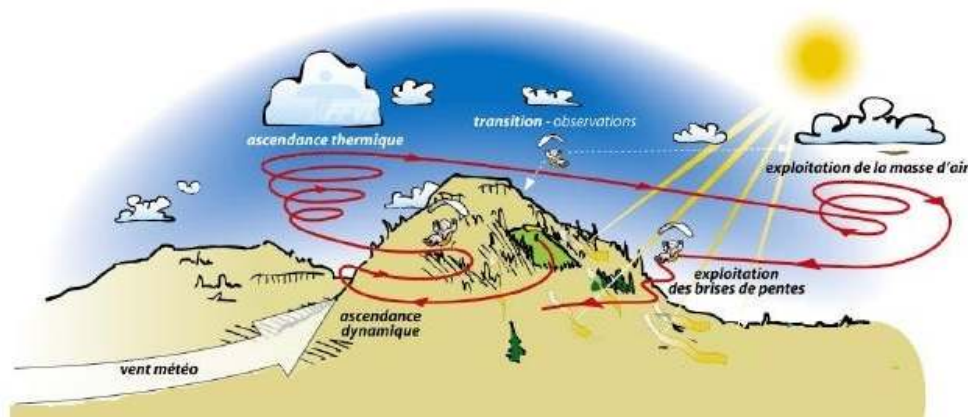


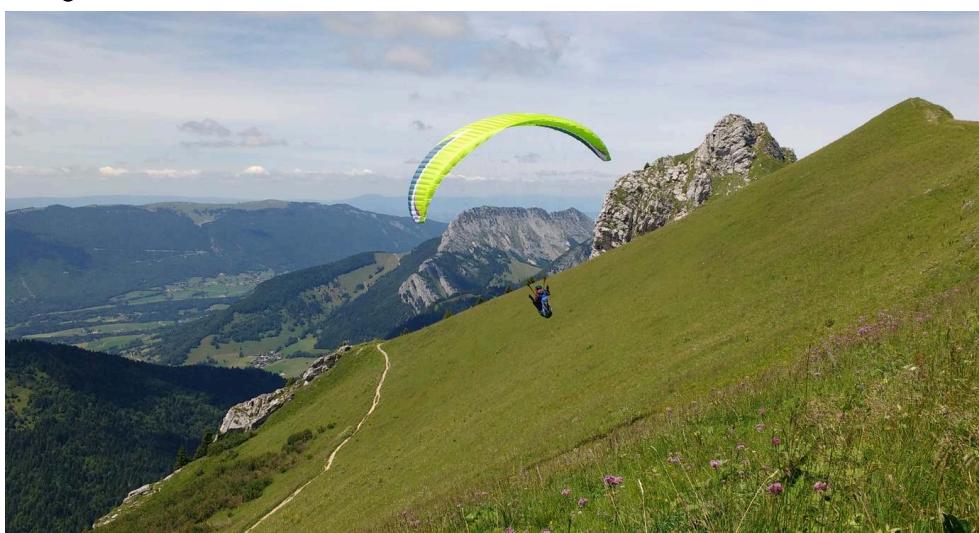
Figure 1 : Schématisation des ascendances thermiques et dynamiques, et de leur exploitation par les parapentistes

Source : FFVL

S'engager dans le vol : une itinérance aérienne faite de détours sensoriels et intellectuels

- 9 Peut-être davantage que pour d'autres activités itinérantes de pleine nature comme la randonnée ou le vélo, et sans doute moins que pour d'autres pratiques « extrêmes » comme le *base-jump*, l'alpinisme, la plongée en apnée ou la spéléologie (Soulé, Corneloup, 2007), le parapente est une activité à risque qui suppose un certain engagement. S'envoler, notamment pour un vol de distance, c'est en effet s'engager pour une durée incertaine, vers des horizons en partie inconnus (photographie 1). Décoller est alors une action qui relève d'un choix, assumé par le pilote, d'accepter de faire face à un ensemble d'événements qu'il ne maîtrisera que partiellement : quelles conditions aérologiques va-t-il rencontrer, quelles altitudes pourra-t-il atteindre ici ou là, où va-t-il pouvoir se poser, etc. Autant de questions auxquelles il peut espérer apporter des éléments de réponses en amont en préparant son vol grâce aux prévisions météorologiques, grâce à sa connaissance du terrain ou à ses observations cartographiques, mais ses réponses resteront partielles et hypothétiques tant les incertitudes liées à la masse d'air demeurent souvent fortes. Par conséquent, le parapentiste doit être capable de faire face à diverses situations imprévues pour rejoindre la terre ferme en restant maître de sa voile et de son vol. Sinon, cela signifie qu'il accepte d'être dépassé émotionnellement et techniquement.
- 10 En considérant que le vol de distance débute à partir du moment où le pilote s'éloigne de la zone d'atterrissage qu'il pourrait atteindre simplement par gravité depuis le

décollage (Musto, 2014), alors l'engagement devient consubstantiel à l'itinérance aérienne. En effet, « l'engagement nécessite donc d'assumer pleinement la situation qui se joue, dans laquelle on prend ses responsabilités » (Routier, Soulé, 2012). Dès lors, le vol est un engagement corporel total dans l'espace aérien et il apparaît en soi comme un ensemble de détours intellectuels et sensoriels, avant d'être une succession de détours spatiaux (voir figure 6 *infra*). Pour « itinérer » dans les airs, la pensée et le corps sont littéralement placés ailleurs. Plus qu'une simple activité récréative, le vol de distance devient ainsi une expérience par laquelle l'individu donne sens à sa mobilité. Il ne s'agit pas d'un simple déplacement dans les airs comme pourrait l'être un voyage en avion, mais bel et bien d'une forme d'itinérance récréative contemporaine qui mobilise différentes dimensions (Corneloup, Bourdeau 2008), et dont l'aspect existentiel est indéniable. Pour autant, si « libre » soit le vol en parapente, la liberté des parapentistes ne doit pas être comprise comme la possibilité de se déplacer où ils le souhaitent sans contraintes externes, elle repose au contraire sur l'acceptation *sine qua non* de détours, de règles et de contraintes.



Photographie 1 : S'envoler pour un vol de distance, c'est s'engager dans une itinérance aérienne incertaine.

Dent des Portes (Bauges), juillet 2017.

Crédits : C. Girault

- 11 L'engagement des parapentistes n'en demeure pas moins à géométrie variable. À l'instar d'autres activités (Galan, 2019), ce jeu avec la gravité requiert des apprentissages spécifiques et une gestion des risques inhérents à cette pratique ; il repose sur des motifs complexes d'acceptation du risque (Routier, Soulé, 2010). En effet, le degré d'engagement relève aussi de choix du pilote (choix du matériel, acceptation des turbulences, stratégies de voler proche du relief ou de survoler des zones non propices à l'atterrissage, etc.) ; il influence directement le sentiment de liberté propre à chaque parapentiste et leurs manières de s'appropriier les territoires qu'ils survolent sont diverses (voir parties 2 et 3).
- 12 Par ailleurs, l'itinérance n'est pas achevée dès le pilote retrouve le sol sain et sauf après avoir parcouru plusieurs dizaines de kilomètres, elle est surtout réussie quand il a géré de manière satisfaisante son engagement sur l'ensemble du parcours. Le partage de son expérience *a posteriori* constitue une première forme de validation de l'itinérance.

Entre l'air et la terre : les dimensions existentielles de l'itinérance aérienne

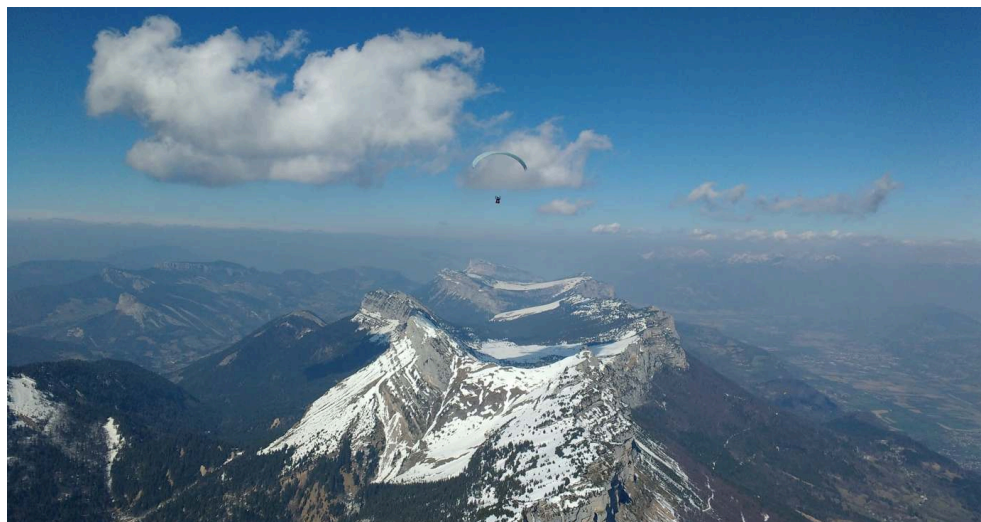
- 13 Pour les parapentistes, dans le cadre du vol de distance, la validation de l'itinérance semble s'opérer au moins à deux niveaux.
- 14 D'une part au niveau individuel où chaque pilote peut apprécier son vol au prisme de son projet initial : l'itinéraire prévu a-t-il été réalisé et le parcours a-t-il été adapté pour un vol plus long, plus court ou différent, les conditions aérologiques rencontrées furent-elles cohérentes avec les prévisions, l'engagement ressenti a-t-il été correctement accepté, etc. Ces questions ne relèvent pas (seulement) de l'introspection, elles permettent surtout de revenir sur une expérience vécue concrètement et personnellement. Les détours spatiaux (écarts par rapport à l'itinéraire prévu), sensoriels (divergences par rapport au niveau d'engagement souhaité) et intellectuels (décisions de poursuivre ou arrêts contraints) mis en branle par chaque « cross » octroient une première dimension existentielle à l'itinérance en parapente.
- 15 D'autre part, l'itinérance fait également sens grâce au partage entre pratiquants de leurs vols et de leurs expériences respectives. Les nombreuses conversations entre les pilotes qui se retrouvent en fin de journée pour se raconter leurs « cross » sont une manière d'extérioriser et de confronter leurs choix, leurs ressentis, leurs détours. Alors que les pilotes sont en général concentrés et peu bavards avant le décollage, ils sont bien plus prolixes après l'atterrissage. L'approche phénoménologique (Merleau-Ponty, 1945), entendue comme une « philosophie de l'existence, celle de l'expérience vécue ainsi que la confrontation de ses propres expériences avec celles d'autrui » (Sanguin, 1981) permet ainsi de comprendre comment l'itinérance, si individuelle soit-elle, est en fait surtout une expérience personnelle qui se voit magnifiée et sublimée par sa mise en récit auprès des pairs. En somme, l'évaluation par les pairs n'est pas le privilège des scientifiques, et les parapentistes comme les autres sportifs s'appuient aussi sur des modalités similaires pour confronter, comparer et valider leurs performances (Cyrulnik, Bouhours, 2019).
- 16 Après l'évocation des principes du vol de distance éclairés par les notions d'itinérance et de détour, la partie suivante approfondit la réflexion quant au rapport paradoxal des parapentistes à la liberté, une liberté *a priori* inhérente et constitutive de leur activité.

Une liberté d'itinérance construite et imaginée : logique grégaire, compétition et détours réglementaires

- 17 L'itinérance qui caractérise le vol de distance est le résultat de choix et d'aléas individuels mais aussi – d'abord ? – le reflet d'effets de groupe. Elle relève également d'un partage réglementaire de l'espace aérien et d'enjeux sportifs directement influencés par la gouvernance du vol libre.

Seul ou en groupe : une itinérance aérienne faite de détours spatiaux

- 18 Comme évoqué précédemment, le vol de distance repose sur la capacité du pilote à exploiter les ascendances. La masse d'air est impalpable et invisible, pour parcourir l'espace aérien en parapente il faut savoir lire les lignes de crêtes, la forme des nuages et l'agencement des vallées en se jouant des brises et de l'ensoleillement. En apparence, le pilote est seul dans les airs, il est uniquement confronté à l'aérologie et son itinérance échappe aux itinéraires balisés et aux logiques d'aménagement (photographie 2).



Photographie 2 : Lire le sol, ressentir le ciel, mais surtout suivre les autres.

Les synclinaux perchés de la Chartreuse du col de Bellefont au mont Granier, une « autoroute du vol libre ». Mars 2017.

Crédits : C. Girault

- 19 En fait, le comportement du parapentiste est souvent grégaire et la dialectique individualiste/communautaire s'avère particulièrement prégnante dans le vol de distance. Comme en alpinisme (Girault, Laslaz, 2019), la solitude du « crosseur »⁴ est toute relative et l'adage « tout seul on va plus vite, à plusieurs on va plus loin » s'observe aisément. L'itinérance est souvent en partie collective et opportuniste, plus rarement aventureuse et vraiment individuelle. Et la raison est simple : les autres voiles sont un très bon indicateur pour connaître la consistance de la masse d'air autour de soi (photographie 2, où le pilote sur l'image est bien suivi par celui qui photographie). Par ailleurs, pour de nombreux parapentistes, se savoir entouré durant leurs « cross » rassure. Le détour vers une autre voile aperçue au loin peut, dans certains cas, d'abord être un détour psychologique.
- 20 En vol de distance, chaque vol est *a priori* unique. Cependant, les « cross » se ressemblent souvent, à l'instar de celui tracé sur la figure 2a. Si certains itinéraires se distinguent parfois des vols habituels, ils sont en général le fait de pilotes aguerris ou de pilotes ayant des projets d'itinérance originaux, et ils sont réalisés lors de conditions aérologiques particulièrement favorables. Ainsi, les différences d'itinéraires sont en

général à chercher dans de subtiles détours, à la fois spatiaux ou temporels, expérientiels et intellectuels.

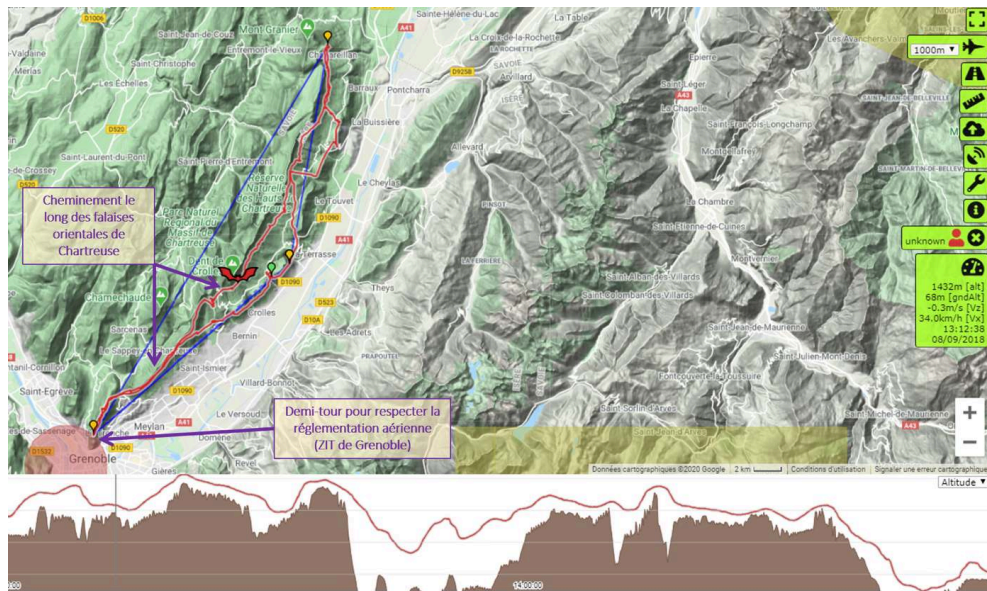


Figure 2a : Trace GPS d'un vol de distance (en rouge) depuis St Hilaire du Touvet, en aller-retour le long des faces est de la Chartreuse, le 8 septembre 2018.

En bleu apparaît la distance prise en compte pour ce vol en fonction des règles fédérales (voir *infra*).

Source : <https://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/vol/20251984>

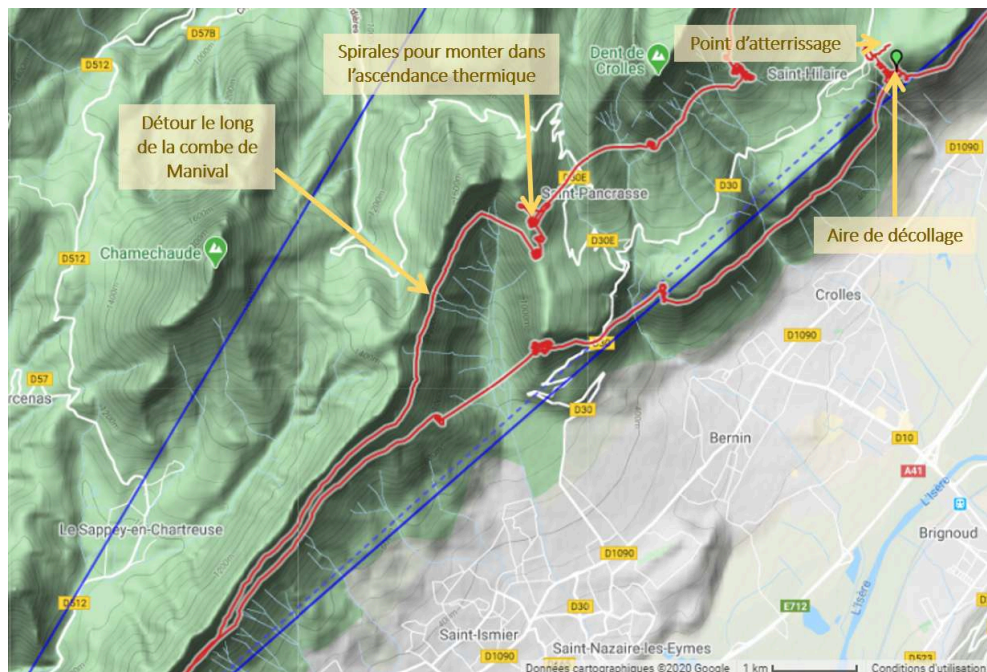


Figure 2b : Zoom sur la trace précédente (figure 2a), au niveau de la combe de Manival et de la Dent de Crolles.

Source : *ibid.*

- 21 Contrairement aux apparences, l'itinérance ne se fait donc pas seulement au gré des vents et la notion de *détour* prend tout son sens : pour réaliser un itinéraire aérien, les

détours spatiaux sont souvent le meilleur moyen d'atteindre un objectif grâce à des ajustements permanents. Ils s'opèrent en fonction de la présence (prévisible) des reliefs et de celle (moins prévisible) des ascendances et des nuages (photographie 2). Ces éléments ne sont pas les seuls à considérer ; les détours reflètent également les choix du pilote et la prise en compte de la réglementation aérienne (figure 2b, puis *infra*). En somme, la stratégie d'itinérance fait que la ligne droite, y compris dans les airs, n'est pas l'option la plus efficiente spatialement. L'adaptation aux configurations spatiales (topographiques, réglementaires), l'ajustement aux conditions du jour, l'observation de la présence des autres pilotes sont ainsi des qualités fondamentales en parapente ; elles se traduisent souvent par des écarts vis-à-vis de l'itinéraire prévu initialement – s'il l'était. Tous ces éléments pourraient apparaître comme des contraintes et des obstacles qui limitent en pratique la liberté. Mais cette dernière peut à l'inverse être entendue – à l'instar de la philosophie politique – comme l'ensemble des contraintes auxquelles l'individu consent volontairement de se soumettre : le vol libre et l'itinérance aérienne sont alors magnifiés par la maîtrise des contingences et des diverses règles.

Les paradoxes du vol libre : maîtriser les contraintes réglementaires de l'espace aérien

- 22 Comme l'espace terrestre ou maritime, l'espace aérien est un espace densément pratiqué et diversement approprié, et il fait l'objet d'analyses et de réflexions nécessaires en géographie sociale et politique (Sanguin, 1977 ; Marc, 2014). Bien qu'il soit impossible de matérialiser la division de l'espace aérien selon la réglementation en vigueur dans chacune des zones aériennes, la délimitation et la réglementation des espaces aériens n'en sont pas moins extrêmement précises et rigoureuses⁵. Dans ce contexte réglementaire, les parapentistes sont souvent perçus comme étant les usagers de l'air parmi les moins rigoureux⁶, et la majorité d'entre eux se contentent de voler où les autres parapentistes volent, en respectant la réglementation davantage par imitation que par réelle appropriation et compréhension des règles. Cependant, les pilotes de « cross » sont en général ceux qui sont le mieux informés puisque toute infraction réglementaire durant leur vol l'invaliderait d'un point de vue sportif (voir *infra*). Dans un mouvement plus global de technologisation de nos sociétés contemporaines qui s'exprime également dans les sports de nature (Bourdeau *et al.*, 2011), ils sont équipés d'instruments performants leur indiquant en direct leur position par rapport aux zones qui leur sont interdites de vol (figure 2b, figure 3 et photographie 3). En somme, les accessoires technologiques rendent de mieux en mieux perceptibles des espaces aériens réglementés mais invisibles à l'œil nu.

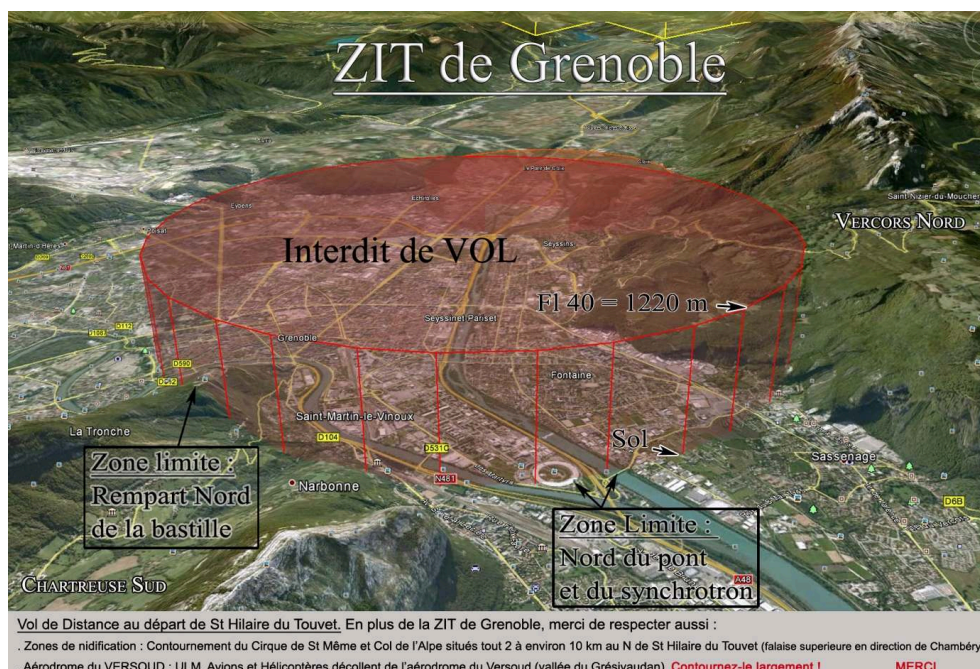


Figure 3 : Schématisation de la ZIT (Zone Interdite Temporaire) de Grenoble en raison des activités industrielles et, notamment, de la présence du synchrotron.

Source : <http://www.lauravl.fr/zit-de-grenoble-2/>



Photographie 3 : Le parapentiste est-il un pilote de ligne ou un itinérant récréatif ?

Source : <https://paragliding.rocktheoutdoor.com/category/instruments/>

- 23 Ainsi, la réglementation aérienne influence directement la pratique du vol de distance, par exemple en interdisant de survol certaines zones ou en établissant des altitudes minimales (figure 3) ou maximales de survol, de manière temporaire ou permanente. En somme, la liberté de déplacement dans un ciel sans discontinuité n'est qu'un leurre ; des limites réglementaires invisibles mais spatialement très bien établies conditionnent l'itinérance. Cette dernière est aussi influencée directement par les cadres de gouvernance qui régissent la pratique et la compétition du vol de distance.

L'influence directe de la gouvernance du vol libre sur les itinérances aériennes en parapente

- 24 La pratique du « cross » est profondément influencée par la normalisation compétitive de la Fédération Française de Vol Libre qui organise une Coupe Fédérale de Distance (CFD), une sorte de classement quotidien et annuel ouvert à tous les pilotes. Ces derniers peuvent déclarer leurs vols sur cette plateforme numérique dès qu'ils dépassent 15 kilomètres : pour chacun, la CFD est une manière de faire valoir ses performances au regard de la communauté⁷, tout en étant un outil fort utile pour préparer ses vols en étudiant les traces GPS de vols déjà réalisés.
- 25 Par ailleurs, les règles de la CFD ont des effets directs sur les stratégies d'itinérance des pilotes et la liberté d'itinérance est en réalité largement altérée par les trois types d'itinéraires reconnus officiellement : « distance libre » ; « triangle plat » ; « triangle FAI⁸ » (figure 4). Ces types de vol sont valorisés différemment par un système de coefficients, mais surtout ils traduisent des logiques d'itinérance différentes : la distance libre est une itinérance qui ne se soucie pas du retour, le triangle plat est par définition un « aller-retour » et le triangle FAI est un vol dont le retour ne saurait emprunter les mêmes passages qu'à l'aller. Ce dernier type de vol invite à véritablement penser un itinéraire « en boucle », et plus que pour les autres types, il est un jeu voire une course avec le soleil qui génère les ascendances. À cet égard, les pilotes préparent leurs vols grâce à des outils numériques pour optimiser leurs points de contournement, et ainsi faire les détours qui seront les plus judicieux possibles dans une logique compétitive⁹.

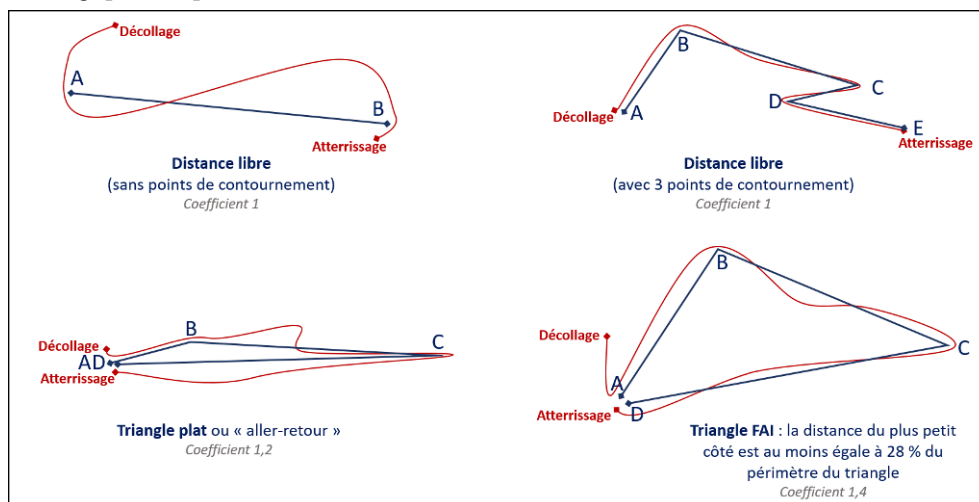


Figure 4 : Les types de vol de distance reconnu officiellement par la FFVL

Source : https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/CFD_reglement_2019_2020.pdf

- 26 L'inscription de la pratique du parapente dans une telle logique compétitive du vol de distance influence donc fortement les modalités d'itinérance, mais elle questionne aussi le caractère récréatif de cette pratique. En effet, certains pilotes peuvent être déçus de leur vol lorsqu'ils se connectent le soir-même sur le site de la CFD et se comparent aux autres.

- 27 À l'inverse, d'autres affirment ostensiblement l'hérésie d'une telle approche du vol libre pour véritablement se livrer à l'itinérance, dans une quête plus esthétique que performative. Par exemple, faire le tour d'un massif comme celui de la Chartreuse ou du Dévoluy rapporte finalement peu de points à la CFD ; cela présenterait donc peu d'intérêt selon une logique compétitive (si « amicale » soit-elle) mais une telle itinérance reste extrêmement riche au niveau intellectuel et expérientiel.
- 28 De plus, le vol de distance se pratique en général depuis des sites aménagés, investis culturellement et symboliquement par la communauté des parapentistes en raison du potentiel d'itinérance qu'ils offrent. Certains de ces sites sont également fréquentés par des parapentistes qui ne sont pas directement en quête de distance, et d'autres, au contraire, sont bien connus des pilotes spécialistes de « cross » en tant que points de départ stratégiques – et souvent accessibles par la route – permettant d'établir des parcours valorisables en fonction des règles mentionnées précédemment. À cet égard, les sites du Serpaton (Gresse-en-Vercors, en Isère), de Saint Hilaire-du-Touvet (Isère), de Meruz (Ugine, en Savoie), de Saint André-les-Alpes (Alpes-de-Haute-Provence) sont des exemples de sites particulièrement réputés qui occupent une place singulière dans l'imaginaire des pilotes de « cross ». Leur localisation à petite échelle et leur aménagement à grande échelle favorisent certaines territorialités. Ces aires de décollage permettent de vastes champs des possibles en matière de vol de distance, tout en ayant un effet agrégateur indéniable sur la communauté des pratiquants qui, par conséquent, acceptent un certain conditionnement de leur liberté d'itinérance. En outre, cette dialectique entre le collectif et l'individuel nourrit fortement le processus de territorialisation de la pratique, par la pratique.

L'appropriation sensible de l'espace terrestre depuis les airs : traces et production narratives d'itinérances parapentesques

- 29 Les parapentistes, notamment pour du vol de distance en montagne, ne survolent pas seulement un territoire, ils se l'approprient, à la fois collectivement et individuellement. Au sens où « le territoire est une réordination de l'espace », où il est « l'espace informé par la sémiosphère » (Raffestin, 1986), alors le vol libre et l'itinérance aérienne sont logiquement producteurs de territorialités singulières.

Une territorialisation singulière des Alpes vues du ciel

- 30 Les outils numériques permettent désormais de garder une trace de nombreuses pratiques en les spatialisant. Si tous les parapentistes n'enregistrent pas leurs vols avec des instruments, les « crosseurs » ont en général ce réflexe et ils déclarent la majorité de leurs vols (voir *supra*). En cumulant les milliers de traces GPS enregistrées par les parapentistes dans les Alpes, il est possible de produire des représentations sous forme de carte de chaleur (Mericskay, 2016) qui informent sur les densités de fréquentation à différentes échelles. Par ce cumul cartographique de traces individuelles, les principaux itinéraires empruntés ressortent, comme dans la haute vallée du Rhône en Suisse, sur les piémonts italiens, dans les Préalpes françaises, etc. (figure 5). Si de telles représentations zénithales ne renseignent pas sur les hauteurs de survol (pourtant fondamentales dans la réglementation aérienne), elles renvoient néanmoins en creux à

des aménagements et à des formes de territorialisation politique de l'arc alpin. On identifie par exemple certains espaces protégés (parcs nationaux, réserves naturelles), les principaux pôles urbains ou des aéroports. Une autre lecture en creux permet d'identifier les espaces peu propices au vol libre, en raison d'un engagement trop élevé (haute montagne et zones glaciaires ; vastes forêts ; vallées particulièrement encaissées), ou encore en raison de réseaux de transport terrestre peu présents, ce qui limite l'accès à des aires de décollage et rend plus délicat les retours véhiculés en cas de fin de vol imprévue.

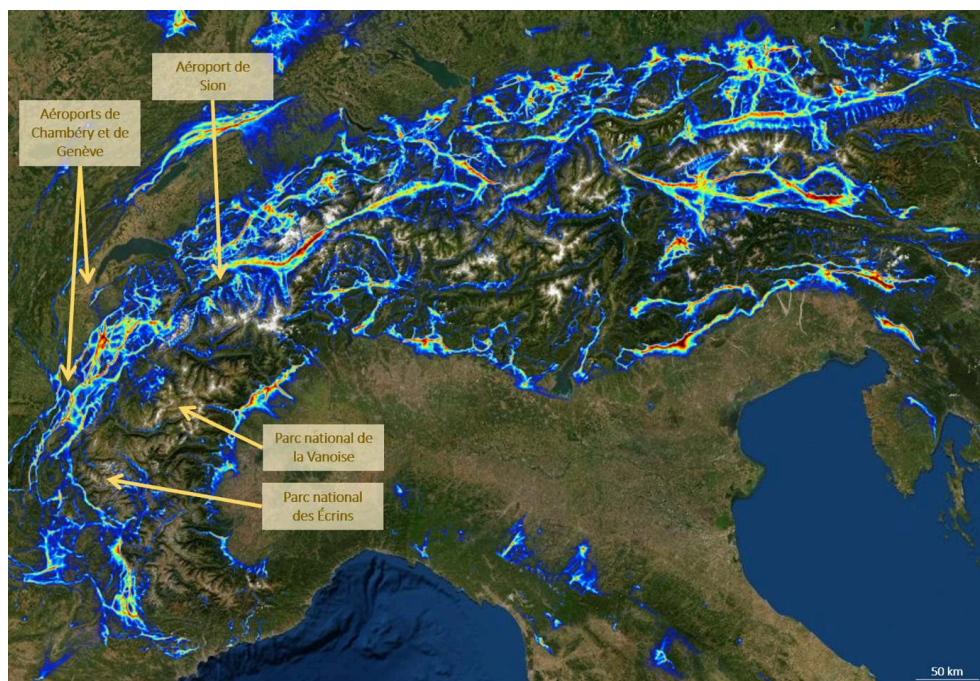


Figure 5 : Carte de chaleur de la territorialisation de l'arc alpin pratiquée par les parapentistes.

Plus les traces se cumulent, plus le rouge apparaît : de grands itinéraires classiques se dégagent.

Source : <https://thermal.kk7.ch/>

- 31 Cartographie inhabituelle des Alpes, la figure 5 rappelle bien que l'espace aérien, en particulier en montagne, est profondément pratiqué pour des activités récréatives non motorisées comme le parapente. En acceptant que la territorialisation soit une manière de pratiquer et de se représenter les lieux, notamment par des processus d'appropriation symbolique (Vanier, 2009), alors le vol de distance est une pratique aérienne qui s'appuie sur une territorialisation singulière de l'espace survolé. Ainsi, à une autre échelle, beaucoup plus fine, des indices terrestres telles des formes géométriques (figure 6) ou des aménagements¹⁰ servent de repères pour négocier les détours spatiaux les plus délicats lors d'itinérances aériennes. Plus concrètement, les transitions entre différents sommets ou entre différents massifs s'effectuent en général en visant des lieux bien précis qui, à ce titre, sont particulièrement significatifs.

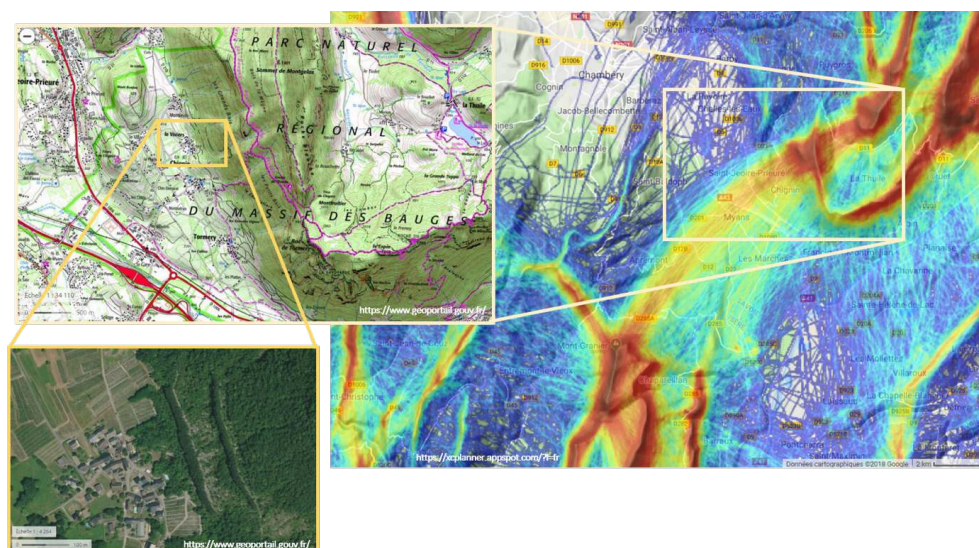


Figure 6 : Penser l'itinérance aérienne à différentes échelles

Suivre le « signe égal » de Chignin (Savoie) pour faire la transition entre la Chartreuse et les Bauges. Cette figure composite (carte de chaleur, carte topographique et image aérienne) et multiscale montre comment des indices paysagers précis permettent aux pilotes de s'orienter pour passer d'un massif à un autre.

- 32 À l'instar de la reconnaissance de l'itinérance qui se fait en partie en amont et en aval du vol lui-même (voir *supra*), la production de territorialités – c'est-à-dire de contenus affectifs à propos d'un espace pratiqué (Vanier, *op. cit.*) – s'appuie autant sur l'appropriation sensible de l'espace terrestre survolé que l'appréciation et l'acceptation des conditions de vol elles-mêmes. En outre, les territorialités des pratiquants se nourrissent aussi de productions narratives substantielles à propos d'expériences d'itinérance en parapente.

Productions narratives autour du vol libre itinérant : dire et s'approprier le territoire montagnard autrement

- 33 Pour certains parapentistes, beaucoup moins nombreux, l'itinérance aérienne s'envisage aussi de manière discontinue, parfois sur plusieurs jours, en combinant des déplacements en vol et d'autres déplacements à pied, en général dans l'optique de bien se positionner pour voler de nouveau. De telles itinérances peuvent être particulièrement compétitives¹¹ ou au contraire beaucoup plus contemplatives. Dans les deux cas, ces formes minoritaires d'itinérance aérienne font fréquemment l'objet de récits écrits ou vidéo¹². Et au même titre que d'autres récits de voyage ou de montagne, ces productions narratives contribuent à une géopoétique de l'espace (Bouvet, Lévy, 2018), à des imaginaires et à des représentations collectives de la montagne, de ses pratiques et de ses pratiquants (Bozonnet 1992 ; Debarbieux et Rudaz, 2010). Sans chercher à les recenser de manière exhaustive, ces récits d'itinérance en parapente valorisent souvent l'engagement durant plusieurs jours voire plusieurs semaines. Ils contribuent à fonder une nouvelle modalité de la pratique du parapente : le « vol bivouac », une pratique itinérante hybride qui associe la randonnée, le parapente et le bivouac. Pour l'un de ses représentants, le vol bivouac correspond à « deux mots pour dire la liberté, l'immersion radicale dans la nature, le corps à corps avec les éléments.

La règle du jeu est simple : autonomie totale pour une randonnée aérienne en parapente. Le soir on atterrit en altitude, le matin on s'envole pour de nouvelles aventures. Dans les bagages, tout le matériel nécessaire pour le voyageur au long cours. » (Nodet, 2013). Ce serait un travail à part entière que d'étudier toute cette production narrative, mais il convient ici au moins de l'évoquer pour signifier qu'elle contribue pleinement à la diffusion d'un imaginaire d'errance, d'itinérance et de liberté autour de la pratique du parapente. Ainsi, alors que la CFD semble plutôt associée à des territorialités faibles centrées sur des valeurs principalement sportives, les pratiquants de « vol bivouac » mettent en général en exergue la dimension libératoire et ontologique de leur périple. Une itinérance au long cours plus incertaine mais plus intense qui valorise les rencontres avec les habitants et des formes d'engagement beaucoup plus complètes, aussi bien physiquement que mentalement. Dans son récit d'une expérience de vol bivouac en Himalaya, Jean-Yves Fredriksen confie : « j'approche de ce point de départ dont je rêve depuis six mois, pourtant je ne ressens pas la même excitation que lors de mes précédentes traversées himalayennes en vol bivouac. Je me sens terriblement seul et petit. » (Fredriksen, 2018). À travers de tels récits, le paradoxe de liberté semble décuplé puisque le potentiel d'itinérance est élargi, tout en accroissant aussi les contraintes auxquelles le pilote doit faire face. Ces pratiquants qui mettent en récit leurs expériences pour les partager produisent ainsi des territorialités, et ils contribuent en retour à influencer la pratique et l'imaginaire d'autres parapentistes.

Conclusion

- 34 Le parapente est une pratique récréative au gré des vents qui incarne l'imaginaire de liberté. Cet imaginaire est particulièrement puissant à propos du vol de distance, l'une des modalités de la pratique du parapente dont l'essence est justement de parcourir l'espace en usant des ascendances aérologiques, et surtout en faisant avec les aléas de la masse d'air. Cette pratique symbolise l'émancipation des contraintes terrestres aux sens propre et figuré, mais elle est en réalité totalement tributaire de la topographie, tout en étant profondément encadrée, codifiée et normée. À l'aune des notions d'*itinérance*, d'*engagement*, de *détours* et de *territorialisation*, ce regard géographique et réflexif porté sur le vol de distance en parapente permet de mieux comprendre les spécificités de cette pratique de pleine nature. Le propos a souligné des paradoxes quant à la liberté d'itinérance supposée. Les différents aspects réglementaires ne sont pas directement perceptibles, mais ils confèrent à l'itinérance aérienne en parapente un aspect profondément politique. Les rapports complexes entretenus par chaque pilote avec les autres, aussi bien au sol que dans les airs, donnent à cette forme d'itinérance une dimension sociale et culturelle particulièrement forte. Enfin, les liens établis par les parapentistes itinérants entre l'espace aérien pratiqué et l'espace terrestre survolé sont permanents. Finalement, les pratiquants du vol de distance en parapente produisent des itinérances hybrides et des territorialités singulières en s'inspirant d'un puissant imaginaire de liberté qui mêlent aléas aérologiques, stratégies individuelles, dimensions communautaires, cadres réglementaires et un attrait certain pour la montagne vue du ciel.

BIBLIOGRAPHIE

Références scientifiques

- Bourdeau P., Mao P., Corneloup J., 2011.- « Les sports de nature comme médiateurs du "pas de deux" ville-montagne. Une habitabilité en devenir ? » in *Annales de Géographie*, n°680, pp. 449-460.
- Bouvet R., Lévy B., 2018.- « Littérature et géographie : dialogue autour du récit de voyage » in *Le Globe*, vol. 158, pp. 5-23.
- Bozonnet JP., 1992.- *Des monts et des mythes, l'imaginaire social de la montagne*, Presses Universitaires de Grenoble, 294 p.
- Corneloup J., Bourdeau P., 2008.- « Regards croisés sur l'itinérance contemporaine » in *Itinérances : du Tour aux détours. Figure contemporaine des pratiques récréatives de nature*, Éditions du Fournel, pp. 101-110.
- Cyrulnik B., Bouhours P., (dir.), 2019.- *Sport et résilience*, Odile Jacob, 178 p.
- Debarbieux B., Rudaz G., 2010.- *Les faiseurs de montagne*, CNRS Éditions, 376 p.
- Girault C., Laslaz L., 2019.- « Penser l'espace montagnard dans la solitude. Une approche édénique de la randonnée et de l'alpinisme » in *Géographie et Cultures*, n°108, pp. 175-195.
- Guyot S., 2008.- « Une méthodologie de terrain "avec de vrais bricolages et plein de petits arrangements".... », Communication au colloque « À travers l'espace de la méthode : les dimensions du terrain en géographie », Juin 2008, Arras, France.
- Jorand D., Suchet A., 2017.- « La naissance du parapente dans les Alpes occidentales du Nord au milieu des années 1980. Une innovation sportive française en montagne », in *Geschichte der Alpen*, vol. 22, pp. 157-173.
- Jorand D., Suchet A., 2018.- « Le décollage du parapente en France : développement, évolution et structuration fédérale d'une activité de vol libre (années 1980, 1990) », in *Staps*, n°121, pp. 47-62.
URL : <https://www.cairn.info/revue-staps-2018-3-page-47.htm>
- Kirschner C., 2020.- « Le rythme singulier et créatif de l'itinérance », in *EspacesTemps.net*, URL : <https://www.espacestemp.net/articles/le-rythme-singulier-et-creatif-de-litinerance/>
- Marc N., 2014.- *Enjeux d'appropriation de l'espace aérien en France et en Europe : vers une territorialisation spécifique*, Thèse de géographie, Université d'Angers, 315 p.
- Mericskay B., 2016.- « La cartographie à l'heure du Géoweb : Retour sur les nouveaux modes de représentation spatiale des données numériques » in *Cartes & géomatique*, n°229-230, pp. 37-50.
- Merleau-Ponty M., 1945 (rééd. 2005).- *Phénoménologie de la perception*, Gallimard, 531 p.
- Raffestin C., 1986.- « Écogénèse territoriale et territorialité », in Auriac F., Brunet R., dir., *Espaces, jeux et enjeux*, Fayard, pp. 175-185.
- Routier G., Soulé B., 2010.- « Jouer avec la gravité : approche sociologique plurielle de l'engagement dans des sports dangereux », in *SociologieS*, URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/3121>
- Routier G., Soulé B., 2012.- « L'engagement corporel : une alternative au concept polythétique de sports à risque en sciences sociales », in *Movement & Sport Sciences*, vol. 77, pp. 61-71.

Sanguin AL., 1977.- « Géographie politique, espace aérien et cosmos », in *Annales de Géographie*, n°475, pp. 257-278.

Sanguin AL., 1981.- « La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces » in *Annales de Géographie*, n°501, pp. 560-587.

Soulé B., Corneloup J., 2007.- *Sociologie de l'engagement corporel. Risques sportifs et pratiques « extrêmes » dans la société contemporaine*, Armand Colin, 224 p.

Vanier M., dir., 2009.- *Territoires, territorialité, territorialisation, Controverses et perspectives*, PUR, 228 p.

Ouvrages et récits sur l'histoire, la pratique et l'expérience du parapente

Fredriksen JY., 2018, *Vol au-dessus de l'Himalaya*, Éditions Paulsen, 288 p.

Galan JM., 2019.- *Gérer les risques en parapente. Une méthode et quarante compétences*, Éditions du Chemin des Crêtes, 208 p.

Givois D., 2009.- *Les Ailes du Silence*, Glénat, 144 p.

Ménégoz P.P., Goueslain Y., 2013.- *Le parapente - S'initier et progresser*, @mphora, 304 p.

Musto D., 2014.- *Parapente Vol de Distance - Améliorer ses performances et voler plus loin*, Éditions du Chemin des Crêtes, 208 p.

Nodet P., 2013, *Envolées belles*, 160 p.

Paillet P., Pignier D., 2011.- *Le Dico du parapente*, @mphora, 128 p.

Thillet J.J., Schueller D., 2009.- *Petit manuel de météo montagne*, Glénat, 192 p.

Remerciements

Pour l'acuité et la pertinence de leurs relectures, je tiens à remercier chaleureusement Éléa François et Antonin Girault qui m'ont suggéré d'utiles modifications.

NOTES

1. Le vol libre rassemble les activités aériennes permises par des aéronefs ultralégers et non motorisés. « On parle de vol libre lorsque le vol échappe aux contraintes réglementaires auxquelles sont soumis les aéronefs. C'est le cas du parapente qui ne nécessite ni immatriculation, ni contrôle technique, ni obligation d'un brevet pour le pilote. Cependant, il est soumis aux règles générales de l'air concernant notamment les espaces aériens, le vol à vue ou les hauteurs de survol. [...] On délie, on s'envole à sa convenance et l'on passe sans péage d'un massif à l'autre, d'une bourgade à une contrée plus lointaine. Restent gratuits la beauté du paysage vu du ciel et l'émotion suscitée par la nature qui anime l'air et qui nous autorise nos promenades. Sachons remercier les gens d'en bas de nous laisser cette liberté. » (Paillet, Pignier, 2011, p. 123).

2. Appellation usuelle du vol de distance par les parapentistes.

3. Pour celles et ceux qui voudraient en savoir plus ou s'initier, voir par exemple Ménégoz, Goueslain, 2013 ; Thillet, Schueller, 2009.

4. Appellation usuelle des parapentistes qui pratiquent le vol de distance.

5. Voir le Code de l'Aviation civile : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074234> ; et la carte de l'Organisation de l'aviation civile internationale : <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/carte-oaci-vfr>

6. Voir par exemple : https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/L_Espace_Aerien_pour_les_Nouilles.pdf
 7. Il existe une normalisation similaire à l'échelle internationale, notamment via le championnat XContest (<https://www.xcontest.org/world/en/>).
 8. FAI pour « Fédération Aéronautique Internationale » ; c'est le seul type de vol reconnu pour homologuer certains records.
 9. L'outil XCPlanner (<https://xcplanner.appspot.com/?l=fr>) permet par exemple de planifier un itinéraire et de voir s'il est un triangle FAI ou non.
 10. Les « grille-pains » évoqués en introduction désignent des lignes à haute tension qui sont à la fois des aménagements permettant de se repérer en vol et des dangers que le parapentiste doit savoir identifier, particulièrement en vol de distance.
 11. La plus médiatique et la plus difficile de ces compétitions est sans doute la *XAlps*, une compétition à travers l'arc alpin sponsorisée par une célèbre marque de boisson énergisante.
 12. Voir par exemple :
 Boisselier A., 2018, *J'irai atterrir chez vous* (URL du film : <https://vimeo.com/ondemand/jiraiaatterrirchezvous>) ;
 Fredriksen JY., 2018, *Vol au-dessus de l'Himalaya*, Éditions Paulsen, 288 p. et Fredriksen JY., 2018, *Blutch* (URL du film : <https://vimeo.com/ondemand/blutchlefilm>)
 Girard A., 2018, *En vol vers les 8000*, Éditions du Chemin des Crêtes, 240 p.
 Nodet P., 2013, *Envolées belles*, 160 p.
 Peyre O., 2017, *En route avec aile - Un tour du monde de 7 ans à vélo, voilier-stop et parapente*, Éditions du Chemin des Crêtes, 420 p.
-

RÉSUMÉS

Cet article ne porte pas sur la pratique du parapente en général, mais plus spécifiquement sur le vol de distance qui est l'une des déclinaisons de cette activité dont l'objectif consiste à parcourir des itinéraires plus ou moins longs en utilisant les ascendances aérologiques. Après une description fine de cette pratique, l'enjeu consiste à appréhender le rapport singulier qu'entretiennent les parapentistes à l'espace aérien en soulevant différents paradoxes liés à l'itinérance et aux détours. La liberté apparente de cette pratique aérienne est en fait relativement contrainte ; les dimensions sportives et compétitives s'articulent avec des aspects récréatifs et contemplatifs. Et si les règles ne sont pas directement perceptibles dans cet espace impalpable, l'organisation du ciel et la gouvernance de l'espace aérien n'en sont pas moins présentes, bien au contraire. Enfin, le vol de distance s'avère producteur de territorialités singulières qui relèvent en partie d'une appropriation aérienne de l'espace terrestre. Il est possible de les aborder par le biais des récits de vol et autres productions narratives, en convoquant le rapport expérientiel à l'air et à la terre vue du ciel.

INDEX

Mots-clés : Itinérance aérienne, vol libre, parapente, territorialité, montagne

AUTEUR

CAMILLE GIRAULT

Laboratoire EDYTEM - UMR 5204 (CNRS - Université Savoie Mont Blanc), camille.girault@univ-smb.fr